CERNIN

pagina 2

AVIATORII ROMÂNI LA "STRONG RESOLVE 2002"

MODERNITATE ŞI PRAGMATISM

pagina 2

Zvon de primăvară şi zvonuri de înnoiri structurale

pagina 6

FORŢELE AERIENE – ÎN PRIM-PLANUL EFORTULUI DE INTEGRARE EURO-ATLANTICĂ

pagina 3

ZIUA AUTOMOBILIŞTILOR MILITARI

O ISTORIE |N ISTORIA FOR}ELOR AERIENE ALE ROM@NIEI

pagina 4

Marile speranţe şi marile pericole

Primele două luni ale lui 2002 par să fi fost productive în acţiunea Armatei Române, a României în întregul ei, consacrată intrării în structurile NATO. Vizitele oficialilor români în Statele Unite ale Americii, în capitalele europene, primirea la Bucureşti a unui important număr de oaspeţi influenţi au constituit tot atâtea prilejuri de afirmare a dorinţei României de a accede în organizaţia Nord-Atlantică, pe de o parte, de recunoaştere a schimbărilor în bine petrecute la noi, a încurajărilor de a le continua, pe de altă parte.

Sigur, ofensiva diplomatică română, îmbunătăţirile de ordin economic şi legislativ, precum şi ceea ce ne interesează cel mai mult pe noi, ostaşii, modernizarea masivă, coerentă şi eficientă a organismului militar, sunt fenomene credibile, convingătoare pentru cei care ne cântăresc şansele. De aici şi o anume trecere de la un limbaj neutru al partenerilor pe care ni-i dorim, la unul mai concret, cu evidenţieri, cu temeiuri de speranţe. Regăsim şi în continuare condiţionări, ambiguităţi şi rezerve amabile, dar într-o măsură mai liniştitoare. Discursurile oamenilor noştri politici au devenit şi acestea mai consistente, mai directe, cu repere apropiate şi accesibile. Aşadar, marile noastre speranţe au, mai nou, corespondenţe încurajatoare. Dar, în paralel, se dezvoltă şi pericole. Apar elemente ce pot şubrezi poziţia pentru care s-a luptat atât de mult. Care ar fi acestea? În interior, numai nişte catastrofe ar mai putea schimba situaţia. Altfel, în mod normal, în timpul care îl avem de parcurs până la momentul "Praga, noiembrie 2002", instituţiile economice şi militare ale României nu pot fi afectate de fenomene care să ne diminueze şansele.

Atunci, pericolul nu poate veni decât din exterior. Cei care îi avertizează pe politicienii români în legătură cu eventualele greşeli au în vedere, în primul rând, contextul politic din apropierea graniţelor de est ale ţării. Situaţia care a apărut şi se dezvoltă la Chişinău parcă a fost inventată anume pentru a ne strica socotelile. Politicienii comunişti de dincolo de Prut au căutat cu "abnegaţie" ocazii în care să atace Bucureştiul şi le-au folosit cu talentul propagandistic reluat din recuzita trecutelor vremi. Rusia a folosit şi ea mingea ridicată de comuniştii moldoveni pentru a lovi în şansele de integrare ale României. Iar reflexele unei eventuale eşuări a importantelor tratative în curs de desfăşurare cu Ucraina ar accentua şi acestea influenţa negativă asupra drumului nostru spre Occident.

România navighează acum spre NATO flancată de speranţe dintr-o parte şi de pericole de cealaltă parte. Cum percep exact americanii şi europenii ceea ce se întâmplă în zonă este greu de apreciat. Unde plasează ei România în această tentativă exterioară disperată de reducere a şanselor noastre de intrare în NATO iar e dificil de spus. Ceea ce se poate afirma cu siguranţă este că România a făcut eforturi extraordinare pentru a cuceri o anume poziţie în vrerea ei de a face parte din NATO şi chiar a cucerit-o. Poate că, înainte de a lua o decizie, Occidentul îşi va aminti că, în 1945, o ţară cu totul şi cu totul europeană a fost abandonată "luminii de la Răsărit". Repetarea gestului ar trimite peste 20 de milioane de suflete într-o perspectivă nesigură, derizorie din punct de vedere istoric şi nemeritată, având în vedere dorinţa nutrită aproape în unanimitate de apropiere şi integrare în structurile continentale şi euro-atlantice.

Ce puţin şi ce mult timp ne desparte de noiembrie 2002, când la Praga...

Comandor DUMITRU AMARIEI

Publicaţie editată de Statul Major al Forţelor Aeriene

Nr. 3 (36) • FEBRUARIE – 2002

La Şcoala de Aplicaţie pentru Radiolocaţie

MODERNITATE ŞI PRAGMATISM

Amplul proces de restructurare prin care trece Armata Română a cuprins, în mod necesar şi benefic, şi şcolile de aplicaţie, laboratorul în care se prepară viitoarea elită a armei. Pentru a afla mai multe detalii despre impactul restructurării, modernizării şi adaptării la noile cerinţe a acestei instituţii, ne-am adresat ***colonelului Vasile Ostanschi, comandantul Şcolii de Aplicaţie pentru Radiolocaţie.***

– Domnule colonel, vă rugăm să precizaţi pentru cititorii revistei noastre care sunt rolul şi misiunile de bază ale Şcolii de Aplicaţie pentru Radiolocaţie?

– Rolul şi misiunile principale ale Şcolii noastre de Aplicaţie constau în generarea de resurse umane bine pregătite în arma radiolocaţie, de la militari în termen şi cu termen redus, conform noilor cerinţe, şi până la cadre militare. Practic, generarea de resurse umane se produce în felul următor: militarii în termen şi cu termen redus se instruiesc pe o durată de 4 luni, urmând să-şi desfăşoare activităţile pe posturile de luptă din unităţile la care sunt repartizaţi; pregătirea şi specializarea cadrelor militare active se efectuează printr-o multitudine de cursuri de profil. De aproximativ un an de zile, procesul de pregătire are o componentă nouă: formarea de subofiţeri pe filiera indirectă. Tot aici, la noi, se organizează şi desfăşoară examenele de grad. Ca urmare, consider că Şcoala de Aplicaţie pentru Radiolocaţie este destinată formării unor oameni bine pregătiţi în domeniu, excelent profesionişti şi, în egală măsură, caractere puternice, de ireproşabilă moralitate şi verticalitate.

– În acest context, care credeţi că este, domnule colonel, rolul comandantului Şcolii de Aplicaţie?

– În primul rând, eu trebuie să înţeleg foarte bine ceea ce am de făcut. Apoi, să definesc clar, exhaustiv, împreună cu echipa cu care lucrez, problematica de bază, ordinea de priorităţi, modalităţile concrete de materializare a misiunilor ce ni s-au încredinţat.

Pentru dezvoltarea schimbului de experienţă, am creat un sistem de colaborare cu şcolile de aplicaţie subordonate Statului Major al Forţelor Aeriene. Pe viitor, mi-am propus ca prin structurile abilitate să creez un sistem de colaborare şi cu învăţământul civil.

De asemenea, permanent, în atenţia mea stă crearea pârghiilor necesare dezvoltării, modernizării şi eficientizării bazei materiale. Fiindcă, se ştie, fără o bază materială adecvată nu se pot îndeplini scopurile propuse.

Învăţământul şi instrucţia se desfăşoară acum şi aici. Ca urmare, măsurile la care mă refer şi pe care le am în vedere pentru viitor trebuie să fie concrete, pragmatice şi, mai ales, realizabile.

– În ce măsură sistemul de învăţământ va fi adaptat standardelor NATO?

– Conform ordinelor în vigoare, şcolile de aplicaţie se vor ocupa de elaborarea standardelor NATO specifice, ceea ce este un lucru extraordinar. Experienţa pe care o avem ne obligă să elaborăm standardele astfel încât să devină viabile în cel mai scurt timp. Actualmente, pregătirea în radiolocaţie suferă de relativitate. În acest sens, pot afirma că limba engleză nu este cunoscută suficient de bine de unele cadre militare, iar cunoaşterea şi întrebuinţarea calculatoarelor reprezintă un capitol cu destul de multe lucruri de făcut.

– Ce rol va avea pe viitor, raportat la condiţiile enunţate, instituţia pe care o comandaţi în pregătirea şi specializarea radiolocatoriştilor?

– Rolul Şcolii de Aplicaţie pentru Radiolocaţie nu poate fi mai mare decât nevoile unităţilor, pragmatic vorbind. Viitorul nu poate porni decât de la acest lucru. Dacă vor apărea cerinţe noi, oamenii şi sistemul de învăţământ vor fi adaptate, implicit, acestora. Cred, de asemenea, că trebuie adoptată şi o filosofie educaţională nouă. Aplicarea acesteia ar stimula creativitatea oamenilor, în sensul capabilităţii de a rezolva o gamă mai largă de probleme. Aşadar, drumul nostru este unul spre modernitate şi pragmatism.

Căpitan ***CRISTIAN PREDA***

"STRONG RESOLVE 2002"

✈ Cel mai mare exerciţiu NATO deschis ţărilor partenere

După mai multe etape pregătitoare, pe uscat, în aer şi pe mare, în perioada 01–15 martie a.c. se desfăşoară, în Polonia, exerciţiul **"STRONG RESOLVE 2002" – cel mai mare exerciţiu NATO deschis ţărilor partenere.** La exerciţiu participă peste 65.000 de militari din mai multe ţări membre şi nemembre ale Alianţei Nord-Atlantice, între care şi circa 220 de militari români. Din partea ţării noastre, **generalul-maior dr. Cornel Paraniac,** primul locţiitor al şefului Statului Major General al Forţelor Terestre, îndeplineşte funcţia de locţiitor al comandantului Comandamentului Multinaţional Interarme, iar alţi 18 ofiţeri şi un subofiţer din Armata României sunt cooptaţi în toate cele cinci structuri la cel mai înalt nivel de comandă (Comandamentul componentei terestre; Comandamentul componentei aeriene; Comandamentul componentei maritime; Comandamentul pentru acţiuni psihologice; Comandamentul pentru forţele speciale).

Exerciţiul "STRONG RESOLVE 2002" se desfăşoară în dublă partidă şi vizează, pe de o parte, demonstrarea capacităţii NATO de a gestiona două crize simultane din spaţiul european, iar pe de altă parte, creşterea capacităţii de interoperabilitate a ţărilor partenere în operaţii în sprijinul păcii. Atât ca număr de participanţi, cât şi ca scopuri şi importanţă, exerciţiul din Polonia se înscrie printre cele mai semnificative acţiuni în comun NATO/PfP. Iar pentru România, exerciţiul reprezintă un nou test de a-şi demonstra gradul de pregătire militară, capabilităţile de interoperabilitate cu structurile NATO şi, totodată, un nou argument în favoarea invitaţiei la aderare şi integrare euro-atlantică la summit-ul din noiembrie, de la Praga.

Forţele Aeriene ale României participă la exerciţiul "STRONG RESOLVE 2002" cu trei aeronave de luptă (2 IAR-330 SOCAT şi un C-130 B HERCULES) şi 2 aeronave de transport (AN-24 şi AN-26). Şeful Componentei Aeriene a contingentului militar român, întrunit sub comanda Statului Major General, este căpitan-comandorul Laurenţiu Simionescu.

Este un nou prilej pentru aviatorii militari români de a-şi demonstra înaltul profesionalism, capacitatea decizională, spiritul camaraderesc, disponibilităţile fizice, psihice şi morale şi, nu în ultimul rând, gradul ridicat de cunoaştere a limbii engleze, limba oficială în cadrul NATO.

Echipajul condus de locotenent-comandor Neculai Tătavu participă la Strong Resolve 2002

Zbor frânt

Când moare un aviator, o stea se stinge pe cer, azurul lăcrimează, păsările îşi încetinesc zborul, iar aerodromurile îşi coboară drapelele în bernă. E mai săracă lumea, e mai tristă, e mai îndurerată.

A trecut în nefiinţă, fulgerător şi nedrept, **locotenent-comandorul Adrian-Manuel Săvulescu.** A ieşit din patrula al cărei şef era şi s-a aliniat, întru eternitate, în inefabila "Escadrilă din ceruri". Şi-a frânt zborul înainte de a-i fi venit sorocul firesc. A plecat grăbit, fără să-şi fi luat rămas bun de la soţia sa iubită, de la fiica de 10 ani, de la rude, de la prieteni, de la camarazi. Dumnezeu l-a chemat acolo, sus, şi el a trebuit să se supună destinului. Avea doar 41 de ani, era tânăr, era puternic. Era pilot de clasă şi avea aproape 700 de ore de zbor. Îl pasiona zborul, era a doua natură a sa, se identifica până la contopire cu profesia de pilot militar, de luptător aerian. Iubea viaţa, îşi venera familia, ştia că mai avea încă multe de înfăptuit atât pe pământ, pentru cei dragi, cât şi în înalturi, printre stele, la manşa avionului de luptă. Familia şi zborul, zborul şi familia au fost principalele sale repere etice, două pasiuni complementare, valorile la care a ţinut cel mai mult şi le-a respectat cu sfinţenie, pilonii care i-au dat aripi, încredere, optimism şi satisfacţie deplină.

A plecat pe ultimul său drum bunul, blândul, duiosul Adrian-Manuel. Pornise să cunoască lumea la 17 decembrie 1961, din Măcinul de Tulcea. A învăţat bine, a absolvit cu succes Şcoala Militară de Ofiţeri de Aviaţie "Aurel Vlaicu". S-a ataşat trup şi suflet profesiei alese, a slujit cu credinţă şi abnegaţie Forţele Aeriene ale României. A făcut parte din grupul piloţilor militari destinaţi să îndeplinească misiuni în cadrul unor exerciţii multinaţionale şi a zburat peste o sută de ore pe aeronava modernizată "MIG-21 LANCER". Era căsătorit şi avea o fetiţă. Era apreciat de comandanţi şi şefi, îndrăgit şi stimat de colegi. Avea suflet minunat, sensibil, generos. Nu-l speriau greutăţile, nu-l demobilizau nereuşitele. Avea caracter puternic, fire hotărâtă, era bărbat adevărat, un luptător desăvârşit. Avea planuri mari de viitor atât pentru el, cât şi pentru cei dragi lui.

Acum, locotenent-comandorul Adrian-Manuel Săvulescu nu mai este decât amintire. Aripile-i de oţel şi aluminiu s-au transformat în aripi de înger. Şi el continuă să zboare şi dincolo de moarte, continuă să despice înalturile maiestuoase, să urce spre zenitul infinit, acolo unde nu ajung decât cei hărăziţi de Dumnezeu să poată zbura, aidoma legendarului Icar, să poată colinda bolta cerească şi să asigure liniştea şi pacea pământenilor obişnuiţi.

Când moare un pilot, cerul devine mai sărac cu o stea şi oamenii mai bogaţi cu o legendă. A fost rândul lui Adrian-Manuel Săvulescu să treacă în cartea de istorie şi bravură a aviaţiei româneşti. Cum să ne despărţim de el? Câte lacrimi să mai vărsăm pentru a-i uşura urcarea spre Cer? Cum să-i mulţumim pentru toate misiunile îndeplinite ireproşabil, pentru toate sacrificiile în numele datoriei faţă de Ţară, pentru camaraderia lui exemplară, pentru loialitatea şi spiritul său de jertfă...? Cuvintele, lacrimile, suspinele nu ne ajung pentru a exprima întreaga durere, întregul regret, întreaga compasiune pentru familia atât de greu încercată. Dar ne mai alină tristeţea gândul că, de fapt, aviatorul, ofiţerul, omul Adrian-Manuel Săvulescu n-a pierit fără urmă în neant. El a rămas şi este zidit trainic, inconfundabil, fără de sfârşit, în fiica sa, trup din trupul lui, spirit din spiritul lui. El a rămas şi este zidit în amintirile, în inima şi cugetul soţiei sale, ale prietenilor, ale colegilor de unitate, ale tuturor celor care l-au cunoscut, l-au iubit şi l-au preţuit. El a rămas şi este zidit în faptele sale de desăvârşită moralitate, în toate peregrinările sale pe pământ şi printre stele, în lucrurile pe care le-a atins, în florile pe care le-a sădit şi îngrijit, în aerul pe care l-a respirat şi din care s-a nutrit până la ultima suflare...

Cum să ne luăm rămas bun de la omul pe care-l coborâm din ceruri sub lespezile reci de ţintirim? Cu o lacrimă sinceră, cu o rugă de iertare, cu promisiunea de a nu-l uita niciodată, de a nu-l trăda niciodată, de a încerca să fim ca el, să trăim ca el!

Când moare un pilot, Universul e mai sărac şi lacrimile noastre mai amare. Adio, scump camarad! Adio, prietene drag! Dumnezeu să te primească în Împărăţia Sa şi să te aibe în pază de-a pururi!

CER SENIN

Au mai rămas nouă luni până la summit-ul NATO de la Praga

FORŢELE AERIENE – ÎN PRIM-PLANUL EFORTULUI DE INTEGRARE EURO-ATLANTICĂ

Ne mai despart mai puţin de nouă luni de summit-ul NATO de la Praga, dată şi eveniment de referinţă pentru împlinirea năzuinţei României de a accede, cu drepturi depline, în structurile euro-atlantice. Am intrat,aşadar, în faza decisivă a eforturilor de integrare, pe linia dreaptă a "cursei" spre un loc între invitaţii celui de-al doilea val de extindere a Alianţei Nord-Atlantice. Integrate în prim-planul acestui efort propriu şi Armatei Române se află, aşa cum este apreciat în mod unanim, Forţele Aeriene ale României – componenta cea mai dinamică, cea mai modernă şi cea mai complexă a sistemului naţional de apărare.

Inserăm, în această pagină, principalele obiective şi activităţi vizând integrarea euro-atlantică desfăşurate de Statul Major al Forţelor Aeriene în anul 2001, precum şi obiectivele de bază prevăzute pentru anul în curs.

Direcţii de acţiune, activităţi concrete

Şi în anul 2001, activitatea de relaţii internaţionale la nivelul Statului Major al Forţelor Aeriene a vizat, în principal, realizarea obiectivelor specifice apărării cuprinse în **Planul Naţional Anual de Pregătire pentru Integrarea în NATO** şi a obiectivelor de parteneriat asumate în vederea îndeplinirii, din punct de vedere militar, a condiţiilor şi exigenţelor aderării la structurile europene şi euro-atlantice – pe de o parte –, iar pe de altă parte, sprijinirea prin acţiuni de cooperare bilaterală şi multilaterală a realizării programelor de restructurare şi modernizare a Forţelor Aeriene.

În acest sens s-a acţionat concret, concertat, în următoarele **direcţii prioritare:** ■ creşterea gradului de pregătire profesională a personalului din unităţile nominalizate pentru a îndeplini misiuni specifice NATO/PfP, prin participarea la activităţile de instruire în comun atât în plan bilateral, cât şi la exerciţii aeriene reale sau asistate de calculator, organizate în cadrul Parteneriatului pentru Pace ■ aprofundarea regulilor şi procedurilor NATO privind managementul spaţiului aerian ■ creşterea numărului şi a gradului de pregătire ale personalului care poate încadra module CJTF ■ asigurarea serviciilor de trafic aerian pe timpul survolării teritoriului României de către avioane militare ale NATO şi ale ţărilor partenere de cooperare ■ identificarea cerinţelor operaţionale privind înzestrarea cu tehnică şi echipamente militare interoperabile ■ îmbunătăţirea sistemului logistic al unităţilor nominalizate să desfăşoare activităţi în comun cu structuri militare similare aparţinând statelor membre ale NATO ■ participarea la reuniunile, grupurile de lucru şi seminariile ce au avut ca scop asigurarea bazei documentare în vederea implementării standardelor NATO ■ dezvoltarea unor schimburi de experienţă cu ţările membre NATO vizând îmbunătăţirea procesului de învăţământ în Forţele Aeriene ■ promovarea unei imagini corecte, favorabile, a Forţelor Aeriene ale României, prin participarea, în cadrul expoziţiilor statice şi prin zboruri demonstrative, la mitinguri aeriene în străinătate şi organizarea, în ţara noastră, a mitingului aerian "RoIAS-2001" (în cadrul căruia au fost promovate două teme deosebit de interesante: "România – zbor către NATO" şi "Aviaţia cu reacţie – 50 de ani în Forţele Aeriene ale României") ■ promovarea activă a unor demersuri în scopul revederii şi semnării protocoalelor şi acordurilor de cooperare în domeniul forţelor aeriene cu statele vecine şi partenere ■ creşterea contribuţiei categoriei noastre de forţe armate la realizarea unui climat de bună vecinătate, încredere şi securitate cu ţările din regiune.

Concret, în anul 2001, Statul Major al Forţelor Aeriene a executat 46 de **activităţi bilaterale** (22 în străinătate şi 24 în România), la care au luat parte 895 militari români şi 674 militari străini. În cadrul **Parteneriatului pentru Pace,** Statul Major al Forţelor Aeriene a participat la 41 de activităţi planificate, însumând efective de 220 militari români şi 25 militari străini. De asemenea, Statul Major al Forţelor Aeriene a participat la 12 activităţi în cadrul **Programului Mil-to-Mil** (program bilateral cu Statele Unite ale Americii), din care 3 în străinătate şi 9 în România.

În conformitate cu **"Planul de implementare a obiectivelor de parteneriat în perioada 2001–2006",** Statul Major al Forţelor Aeriene are în responsabilitate **22 de obiective,** din care 16 sunt relaţionate cu Planul de acţiune pentru aderare la Alianţa Nord-Atlantică (MAP). Printre cele mai importante activităţi destinate interoperabilizării şi pregătirii pentru integrarea în NATO, amintim: ■ instruirea în comun a personalului aeronautic român şi francez în baze aeriene din România şi din Franţa, pe fond tactic (zboruri în formaţii cu aeronave şi echipaje mixte, cu executarea misiunilor de interdicţie aeriană, sprijin nemijlocit şi apărare aeriană, în conformitate cu procedurile NATO), cu aeronave "MIRAGE F-1 CT" şi "MIG-21 LANCER" ■ participarea la 5 mitinguri aeriene (în Franţa, Olanda, Marea Britanie, Cehia, Turcia), cu respectarea procedurilor specifice NATO ■ organizarea, în România, a mitingului aerian "RoIAS-2001", la care au participat aeronave şi echipaje din 15 ţări membre şi partenere ale NATO ■ pregătirea şi instruirea în comun, în România, a personalului aeronautic român şi a personalului aeronautic din Comandamentul pentru Operaţii Speciale al S.U.A. din Europa, activitate denumită generic JCET (Exerciţiu Combinat Întrunit de Instrucţie) ■ participarea a 75 de militari din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene, cu 3 "MIG-21 LANCER", 2 "IAR-330 PUMA SOCAT" şi 1 "C-130 Hercules", la cel mai mare exerciţiu aerian real NATO/PfP al anului, "COOPERATIVE KEY 2001", organizat de AIRSOUTH, în Bulgaria, la care România a avut 6 arbitri de evaluare a exerciţiului ■ participarea, în cadrul **Studiului analitic privind apărarea aeriană a României,** la 8 activităţi comune cu experţi NATO pentru apărarea aeriană. În urma acestor activităţi, s-au finalizat primele două etape ale programului "Supravegherea radar" şi "Aviaţia de vânătoare" şi au început celelalte două programe – "Apărarea Aeriană cu mijloace cu baza la sol" (GBAD) şi "Comandă-control" ■ în cadrul programului "GHIDUL", s-a desfăşurat, în România, activitatea de prezentare a raportului final privind expertizarea de către specialişti din cadrul Grupului de Lucru al Centrului de Sisteme Electronice al Forţelor Aeriene Americane (ESC/USAF) a echipamentelor de radionavigaţie aeriană şi aterizare ■ 3 ofiţeri şi un maistru militar din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene au participat la exerciţiul aerian "**Allied Efort 2001",** desfăşurat în Punctul de Comandă, asistat de calculator (CPX), prilej cu care s-au simulat misiuni de luptă cu avioanele "MIG-21 LANCER" şi elicopterele "IAR-330".

În 2002, acţiuni şi demersuri de mare amploare

În anul 2001 au fost implementate cinci obiective de parteneriat din cele 22 asumate de Statul Major al Forţelor Aeriene. Acest proces va continua şi în acest an, conform planurilor întocmite, în limita fondurilor alocate, asumate de Statul Major al Forţelor Aeriene. Un accent deosebit se va pune pe însuşirea limbii engleze de către personalul care îşi desfăşoară activitatea în unităţile nominalizate pentru operaţiuni de sprijin al păcii (PSO) şi de apărare colectivă, precum şi în comandamentele de mare unitate (Diviziile 1 şi 2 Aeriene, Centrul Operaţional Aerian Principal, Statul Major al Forţelor Aeriene). Va continua, de asemenea, pregătirea profesională multilaterală a personalului operativ şi a tehnicii din înzestrare, elemente de prim ordin în aprecierea gradului de pregătire a Armatei României pentru integrarea în structurile NATO.

Dintre numeroasele acţiuni şi demersuri programate pentru anul 2002, amintim: ■ exerciţiul aerian real "COOPERATIVE KEY 2002", care va avea loc în lunile septembrie–octombrie, în Franţa (cu participare românească semnificativă atât în efective, cât şi în tehnică de luptă specifică) ■ exerciţiul "STRONG RESOLVE", care se va desfăşura în luna martie, în Polonia şi ţările scandinave ■ exerciţiul "COOPERATIVE PARTNER", cu componenta sa aeriană (în luna iunie, cu participarea mai multor ţări membre NATO) ■ exerciţiul bilateral româno-american "JCET" (în aprilie) ■ activităţi de instruire în comun cu partenerul francez, atât în România (iulie sau august), cât şi în Franţa (octombrie).

Aşadar, un an bogat, încărcat echilibrat cu activităţi care să pună în valoare profesionalismul de excepţie al militarilor români din cadrul Forţelor Aeriene, compatibilitatea tehnicii din dotare şi a modului de ducere a acţiunilor de luptă specifice cu tehnica de luptă şi procedurile NATO, experienţa şi dorinţa noastră de a accede în structurile euro-atlantice. "Cursa" contra cronometru pentru "examenul" de la Praga, din noiembrie a.c., a început. Ne aflăm pe linia dreaptă a traseului şi trebuie să ne dozăm perfect eforturile, pentru a obţine eficienţa maximă. Sperăm din toată inima că eforturile extraordinare pe care le fac Forţele Aeriene, Armata României, ţara în ansamblu, să conducă la împlinirea deziderateului pentru care se pronunţă aproape 90 la sută din populaţia ţării: admiterea României în NATO!

Documentar realizat de
NICOLAE RADU

O istorie în istoria Forţelor Aeriene ale României

AUTOMOBILI{TII MILITARI LA A 85-A ANIVERSARE A ARMEI

La 1 martie 1917, prin Înaltul Decret nr. 245 al regelui Ferdinand I, s-a înfiinţat Regimentul de Tracţiune – Automobilă, moment important ce a marcat începutul procesului de organizare a formaţiunilor de automobile din Armata României şi de apariţie a armei auto.

Importanţa folosirii automobilului în scopul asigurării acţiunilor militare creşte treptat, acesta fiind folosit ca mijloc de transport atât pentru muniţii şi materiale, cât şi pentru deplasarea şi transportul personalului de pe aerodromuri sau poziţii de artilerie.

În perioada interbelică, în contextul dezvoltării şi modernizării Armatei Române, automobilul militar capătă amploare tot mai mare, subunităţi de transport luând fiinţă şi deservind unităţile luptătoare din aviaţie şi artilerie antiaeriană.

Automobiliştii militari, împreună cu ostaşii celorlalte arme, s-au afirmat în timpul celui de-al doilea război mondial prin aportul lor la ducerea acţiunilor de luptă a unităţilor de aviaţie şi artilerie antiaeriană pe ambele fronturi, până la victoria finală.

După război, autovehiculele au adus facilităţi importante în activitatea unităţilor de aviaţie, artilerie antiaeriană şi radiolocaţie, sporind în mod considerabil posibilităţile acestora de mişcare.

Începând cu perioada imediat următoare a întoarcerii din campania antihitleristă, urmând destinul celorlalte categorii de forţe ale armatei române, aviaţia şi artileria antiaeriană au fost supuse unui proces rapid de demobilizare şi reducere a tehnicii şi efectivelor.

Autorităţile de atunci au acceptat cu uşurinţă condiţionarea sovietică de reducere a numărului de aeronave militare de la 1.316, în anul 1945, la 361, spre finele anului 1947, precum şi decimarea subunităţilor de artilerie antiaeriană. Reculul acestor arme de elită a continuat până la jumătatea anului 1950.

Numărul de autovehicule din dotarea aviaţiei şi apărării antiaeriene s-a diminuat proporţional cu tehnica de luptă dezafectată. Mare parte din autovehiculele utilizate în cel de-al doilea război mondial au fost casate, iar cele cu starea tehnică bună au fost transferate în economia naţională.

Mărci de autocamioane şi autospeciale ca: Ford, Klockner-Deutz, Opel-Blitz, Krupp, Latyl şi Honomag şi autotractoare Skoda, Praga, Henschel şi ROS/01 au fost scoase din înzestrare până la finele anului 1950.

Birourile auto din Comandamentul Aviaţiei Militare şi Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului aveau atribuţii de exploatare, reparare şi asigurare materială a autovehiculelor din înzestrare şi s-au confruntat cu situaţii deosebit de complexe, începând cu încadrarea compartimentelor din marile unităţi şi unităţile subordonate cu personal, pregătirea acestuia pe linia asigurării tehnice şi continuând cu întreţinerea şi exploatarea gamei foarte variate de tipuri şi mărci de autovehicule.

La sfârşitul anului 1950, o dată cu înfiinţarea Direcţiei de exploatare, reparaţii şi înzestrare cu autovehicule din Comandamentul Trupelor Blindate de Tancuri şi Mecanizate, se conturează o concepţie unitară pe linia înzestrării, exploatării şi reparării autovehiculelor militare, materializată în regulamente şi dispoziţiuni unice aplicate în toate categoriile de forţe armate, la toate eşaloanele.

Perioada 1952–1956 a reprezentat, pentru personalul tehnic auto din unităţile de aviaţie şi apărare antiaeriană, etapa specializării rapide, uneori concomitent cu recepţia autoşasiurilor din familia ZIS-150, ZIL-151 şi 164, GAZ-51-63, GAZ-67, pe care erau realizate autospecialele pentru deservirea escadrilelor de aviaţie MIG-15, 17, 19, divizioanelor de tunuri antiaeriene de 57 şi 100 mm sau sistemele de radiolocaţie.

Începând cu toamna anului 1955, concomitent cu achiziţionarea din import a autospecialelor de armă, unităţile de aviaţie şi apărare antiaeriană sunt înzestrate cu autocamioane SR-101 şi, un an mai târziu, cu autoturisme IMS-59.

Din anul 1956, unităţile de aviaţie, artilerie şi rachete antiaeriene şi de radiolocaţie acţionează întrunit în Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului, până la sfârşitul lunii aprilie a anului 1977.

În această structură, secţia auto condusă de coloneii Ion Florea, Vasile Spirache, Vasile Dumitrescu, Paul Tomiţă şi Constantin Pasăre a realizat conducerea fermă şi oportună a activităţii de asigurare tehnică de automobile şi tractoare la nivelul marilor unităţi şi unităţilor subordonate în condiţiile în care specificul unităţilor de arme, tehnică de luptă şi autospecialele de deservire au fost extrem de variate.

În aviaţie, în artilerie şi rachete antiaeriene şi în radiolocaţie, în perioada 1960–1977 au intrat în înzestrare peste 4.200 de autospeciale pe şasiuri din familiile Volga, GAZ-51, 63, 66, ZIL-157, 130, 131, URAL-375, KRAZ, UAZ, 2.800 autocamioane, autoturisme şi autospeciale de producţie indigenă din mărcile DACIA, M-461, ARO, SR-131, 132, 114, TV-20, 20R, TV-51, TVD-12 şi 200 tractoare pe roţi UTB 26, 27, 650, 651.

În această perioadă, personalul tehnic auto din unităţi a primit şi exploatat peste 400 de tractoare de artilerie pe şenile ATL-L, AT-L "m", ATS-712, AT-S59, AT-S59 "G" de producţie sovietică şi 96 de tractoare de artilerie pe şenile de producţie românească TAR-76.

În anul 1977, unităţile de aviaţie trec în subordinea Comandamentului Aviaţiei Militare, iar cele de artilerie, rachete antiaeriene şi radiolocaţie rămân în subordinea Comandamentului Apărării Antiaeriene a Teritoriului. Birourile auto, conduse de coloneii Vasile Negulescu, Ionel Dumitraşcu şi Mihai Crudu, la Comandamentul Aviaţiei, şi de coloneii Constantin Pasăre şi Ion Udrea, la Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului, au continuat şi îmbunătăţit activitatea tehnică de automobile şi tractoare în cele două structuri, cu accent deosebit pe antrenarea formaţiunilor şi subunităţilor specializate în deservirea completă, oportună a zborurilor de instrucţie cu cele peste 16 tipuri de aeronave militare, asigurării mijloacelor tehnice pe fluxurile de pregătire a rachetelor antiaeriene VOLHOV şi NEVA, aprovizionarea unităţilor cu materiale de resort, transportul personalului şi, în mod deosebit, asigurarea tehnică a serviciului de luptă la toate unităţile operative.

Locotenent-colonel Ioan Bărbulescu, şef birou exploatare-reparaţii tehnică auto din Statul Major al Forţelor Aeriene

Colonel ing. Mihai Crudu, comandantul secţiei reparaţii auto Bradu–Piteşti

Colonel Ştefan Apostolescu, şef birou coordonarea mişcării la Divizia 1 Aeriană

Colonel Viorel Răţoi, şef birou coordonarea mişcării la Divizia 2 Aeriană

Înzestrarea aviaţiei militare cu avioane MIG-21 şi MIG-23 a reprezentat diversificarea tipurilor şi mărcilor autospecialelor de deservire. Specializarea personalului pentru exploatarea acestora s-a realizat prin grija specialiştilor din Direcţia tehnică a aviaţiei militare şi cu aportul biroului auto. Zborul de instrucţie cu aceste tipuri de aeronave implica scoaterea în cursă, conform regulilor stabilite de biroul auto, prin dispoziţiuni tehnice specifice, a 30–40 de autovehicule într-un start.

Responsabilitatea funcţionării normale a autoşasiurilor, tractării corecte şi la timp a aeronavelor, alimentării cu combustibili speciali, prevenirea accidentelor şi avariilor, încadrarea în timp a activităţilor de transport personal, utilaje, scule şi alte materiale necesare zborului de instrucţie, normelor de tehnica securităţii muncii pe linia circulaţiei autovehiculelor – au fost tot atâtea obiective urmărite zi de zi de către ofiţerul auto care executa serviciul de asigurare a zborului.

Ofiţerii din unităţile de rachete antiaeriene au fost şi aceştia la fel de solicitaţi. Menţinerea autospecialelor din completele de rachete şi radiolocaţie în perfectă stare de funcţionare, antrenarea şoferilor pentru încadrarea în baremele foarte strânse de pornire şi folosire a maşinilor de tractat şi încărcat rachete (MTI), de oxidant sau carburant, deplasarea în siguranţă şi fără şocuri a încărcăturii pe flux au impus o intensă pregătire teoretică şi practică desfăşurată fără întrerupere.

Dislocarea frecventă a unităţilor în poligonul de trageri antiaeriene, cu deplasarea eşalonului pe roţi sau îmbarcat pe vagoane ale căilor ferate, reprezintă proba de foc a personalului auto. Pe timpul dislocării (2–4 săptămâni), activitatea tehnică de autotractoare se organiza şi desfăşura în condiţii de campanie, cu forţele şi mijloacele proprii.

O contribuţie deosebită în pregătirea de specialitate a şoferilor şi personalului tehnic şi repararea tehnicii de autotractoare şi-au adus-o formaţiunile de reparaţii şi şcolile de şoferi.

Începând cu anul 1963, s-au reînfiinţat formaţiunile de reparaţii pentru tehnica auto din subordinea Apărării Antiaeriene a Teritoriului. Secţiile de reparaţii tehnică auto din subordinea diviziilor de apărare antiaeriană au contribuit substanţial la repararea autovehiculelor, fabricarea de piese de schimb şi recondiţionarea subansamblurilor auto, reuşind ca alături de specialiştii care încadrau atelierele de reparaţii din mari unităţi şi unităţi să menţină autovehiculele şi autospecialele din înzestrare în permanentă stare de funcţionare.

Formarea şi pregătirea de specialitate a conducătorilor auto militari în termen, necesari deservirii tehnicii auto din dotare, s-au realizat cu rezultate deosebit de bune în Şcolile de şoferi dislocate la Timişoara, Capu Midia, Bucov-Ploieşti, Craiova, Sibiu.

Reforma Statului Major al Forţelor Aeriene, parte a procesului de restructurare a armatei şi societăţii, presupune proiectarea şi realizarea unor structuri care să răspundă exigenţelor standardelor de modernizare, eficienţă şi compatibilitate NATO.

Acest proces determină răspunderi sporite pentru personalul tehnico-inginieresc din domeniul asigurării tehnice de autotractoare privind identificarea de noi măsuri, forme şi procedee în vederea menţinerii în stare operativă a unui număr cât mai mare de autospeciale de armă, automobile şi tractoare, cerinţă esenţială pentru operaţionalizarea forţelor aeriene militare.

În acest context, personalul armei este preocupat să-şi pună în valoare întreaga capacitate şi competenţă profesională pentru îmbunătăţirea activităţii de mentenanţă a tehnicii de automobile şi tractoare, să folosească eficient resursele umane, materiale şi financiare alocate, precum şi timpul de muncă pentru a realiza servicii de calitate.

Într-o vreme a reformei, a schimbărilor structurale, a modernizării, arma auto şi oamenii ei se pregătesc să abordeze viitorul cu optimism, cu seriozitate şi cu profesionalismul recunoscut de toată lumea.

Documentar realizat cu ajutorul biroului exploatare-reparaţii tehnică auto din Statul Major al Forţelor Aeriene

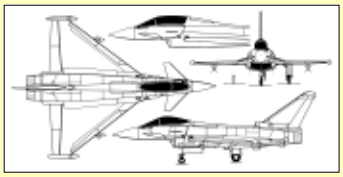
Dicţionar NATO

1. **Tipul:** avion de vânătoare.
2. **Producţia:** EUROFIGHTER (Italia, Marea Britanie, Germania, Spania).
❖ DA 1: construit de firma DASA (Germania). A efectuat primul zbor la 27 martie 1994.
❖ DA 2: construit de firma BAE (Marea Britanie). A efectuat primul zbor la 6 aprilie 1994.
❖ DA 3: construit de firma ALENIA (Italia). A efectuat primul zbor la 4 iunie 1995.
❖ DA 4: prima versiune cu două locuri. A zburat pentru prima oară la 14 martie 1997.
❖ DA 5: a efectuat primul zbor la 24 februarie 1997.
❖ DA 6: construit de firma CASA (Spania). Model cu două locuri. A efectuat primul zbor la 27 ianuarie 1997.
❖ IPA 1: model destinat exportului.

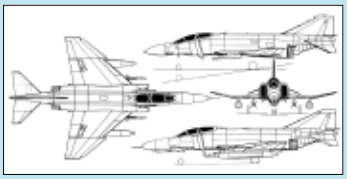
3. **Clienţi din NATO:** Marea Britanie, Italia, Germania, Spania, Norvegia.

Caracteristici tehnico-tactice:

– Anvergura .....10,95 m;
– Lungimea .....15,95 m;
– Înălţimea .....5,28 m;
– Greutatea .....10.995 kg;
– Viteza maximă ..... 2 Mach;
– Raza de acţiune la mare altitudine .....1.390 km;
– Motoarele ..... 2 x 60 kN.



1. **Tipul:** avion de vânătoare şi recunoaştere.
2. **Primul zbor:** 27 mai 1958.
3. **Producţia:** Mc DONNELL DOUGLAS (SUA).
❖ F-4 A: au fost construite 47 de exemplare pentru marina americană.
❖ F-4 B: au fost construite 649 de exemplare.
❖ RF-4 B: avion de recunoaştere. A efectuat primul zbor la 12 martie 1965.
❖ F-4 C: avion destinat forţelor aeriene americane. A efectuat primul zbor la 27 mai 1963.
❖ RF-4 C: avion de recunoaştere. Până în decembrie 1973 au fost produse 505 exemplare. A efectuat primul zbor la 8 august 1963.
❖ F-4 D: a efectuat primul zbor la 9 decembrie 1965. Au fost construite 843 de exemplare.
❖ F-4 E: variantă multirol construită pentru forţele aeriene americane. Prima livrare a fost efectuată la 3 octombrie 1967.
❖ F-4 EJ: construit sub licenţă de firma JASDF (Japonia). A efectuat primul zbor la 14 ianuarie 1971.
❖ RF-4 E: avion de recunoaştere destinat exportului.
❖ F-4 F: versiune cu două locuri. Livrările au început la 24 mai 1973.
❖ F-4 G: model operaţional în Vietnam. A efectuat primul zbor la 20 martie 1963. Au fost construite 12 exemplare.
❖ F-4 J: variantă destinată marinei americane. A efectuat primul zbor la 27 mai 1966.
❖ F-4 K: versiune construită pentru marina militară din Marea Britanie. A efectuat primul zbor la 27 iunie 1966.
❖ F-4 M: model destinat forţelor aeriene britanice. A efectuat primul zbor la 17 februarie 1967. Livrările au început în august 1968.
❖ F-4 N: variantă realizată prin modernizarea modelului F-4 B. Prima livrare s-a efectuat la 21 februarie 1973.
❖ F-4 S: rezultat al modernizării avionului F-4 J.
4. **Clienţi din NATO:** SUA, Marea Britanie, Germania, Spania, Grecia, Turcia.



Caracteristici tehnico-tactice (F-4 E):

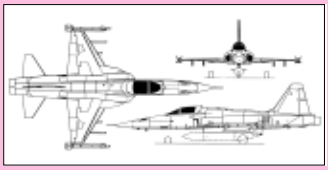
– Anvergura ..... 11,77 m;
– Lungimea ..... 19,20 m;
– Înălţimea ..... 5,02 m;
– Greutatea ..... 13.757 kg;
– Viteza maximă ..... 2 Mach;
– Raza de acţiune, fără realimentare 3.184 km;
– Motoarele ..... 2 x 79,6 kN.

F-5 Tiger

1. **Tipul:** avion de vânătoare şi recunoaştere.
2. **Primul zbor:** 30 iulie 1959.
3. **Producţia:** NORTHROP (SUA).
❖ F-5 A: a efectuat primul zbor în octombrie 1963.
❖ F-5 B: versiune cu două locuri. A efectuat primul zbor la 24 februarie 1964.
❖ CF-5 A/D: model destinat armatei canadiene. Firma CANADAIR (Canada) a construit sub licenţă 115 exemplare.
❖ NF-5 A/B: avion aflat în înzestrarea forţelor aeriene olandeze.
❖ RF-5 A: avion de recunoaştere. Livrările au început în iulie 1968.
❖ SF-5 A/B: model produs sub licenţă de firma CASA (Spania). Au fost construite 70 de exemplare.
❖ F-5 E: a efectuat primul zbor la 11 august 1972. Livrările către forţele aeriene americane au început în primăvara anului 1973.
❖ RF-5 E Tiger Eye: avion de recunoaştere.
❖ F-5 F: variantă cu două locuri. A efectuat primul zbor la 25 septembrie 1975. Livrările au început în vara anului 1976.
❖ F-5 G: avion similar variantei F-5 A produs pentru forţele aeriene norvegiene. Au fost construite 78 de exemplare.
❖ RF-5 G: avion de recunoaştere aflat în înzestrarea forţelor aeriene norvegiene. Au fost produse 16 exemplare.
4. **Clienţi din NATO:** SUA, Canada, Olanda, Norvegia, Spania, Grecia, Turcia.

Caracteristici tehnico-tactie:

– Anvergura ..... 8,13 m;
– Lungimea ..... 14,45 m;
– Înălţimea ..... 4,06 m;
– Greutatea ..... 4.410 kg;
– Viteza maximă .....1,64 Mach;
– Raza de acţiune, fără realimentare ....2.483 km;
– Motoarele ..... 2 x 23 kN.



Următoarea pagină a Dicţionarului NATO va fi dedicată aeronavelor:

- ◆ F-14 Tomcat;
- ◆ F-15 Eagle;
- ◆ F-16 Fighting Falcon.

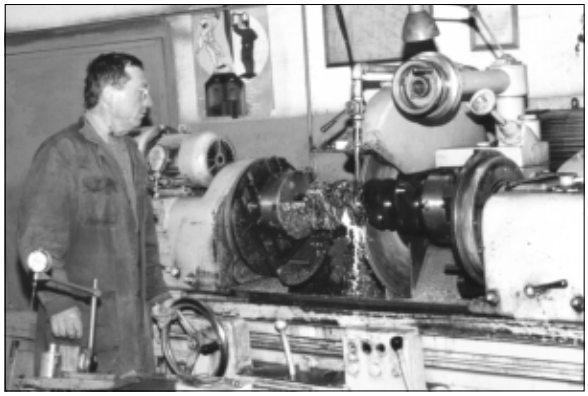
Pagină realizată de locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

La Secţia reparaţii auto din Bradu–Piteşti,

Zvon de primăvară şi zvonuri de înnoiri structurale

"Suntem mană cerească, domnule, mană cerească!"

Deşi e început de februarie, afară e zvon sigur de primăvară şi pământul râde fericit în soarele blând al dimineţii. Mă bucur că am nimerit pe timp frumos. Taxiul gâfâie obosit şi frânează scârţâit în poarta unităţii. Şoferul se scuză stângaci, găsind însă repede explicaţia salvatoare: "N-am mai trecut de mult cu maşina mea pe la meşterii lui dom' Crudu. Mâini de aur, nu alta, la băieţii ăştia! Uite, promit că chiar săptămâna asta vin cu ea la doctor".



Cu mâini de aur, "disecţie" pe "cord deschis" în hala motoarelor

Plătesc galant şi intru în punctul de control. Militărie sută la sută: buletin, legitimaţie de serviciu, permis de intrare, ecuson, telefoane de informare. Între timp, apare şi **şeful secţiei, colonelul inginer doctorand MIHAI CRUDU.** Nu s-a schimbat aproape deloc în ultimii doi ani. Doar că pare mai preocupat, mai obosit. Ne salutăm cordial, ne întrebăm de sănătate. Stăm încă bine. Cu ce se mai laudă?

– Păi, cu toate câte facem pe-aici, domnule dragă. Nu se vede? Văruim, spoim, dereticăm peste tot. În curând vom avea oaspeţi de onoare, vom sărbători, la noi în unitate, la 1 martie, împlinirea a 85 de ani de existenţă a Armei Auto: "Ziua Automobiliştilor Militari". Ehei, misiune grea – organizare, expoziţie, slujbă religioasă, înmânare de insigne şi diplome de onoare... Altfel, fiecare zi are specificul ei, problemele ei. Dar nu ne plângem. Ne-am pus bine pe picioare, ştim ce avem de făcut, scoatem bani şi din piatră seacă, ne facem ireproşabil datoria. E nevoie de noi şi nu vrem să dezamăgim. Ne mândrim că ne-am îndeplinit şi depăşit planul de producţie pe anul 2001, că beneficiarii sunt mulţumiţi de calitatea prestaţiilor noastre. Ceea ce facem noi aici, cu oamenii pe care-i avem, cu dotarea de care dispunem, cu profesionalismul exemplar al tuturor, este mană cerească, domnule, mană cerească! În fiecare an, primim circa 180–200 de autovehicule, unele ca vai de ele, le luăm la bani mărunţi, le dichisim, le dăm la cheie în stare foarte bună. Cred că suntem, în prezent, singura secţie auto care mai repară, şi nu numai pentru Armată, autovehicule de tipuri vechi, cum sunt microbuzele "TV", autotractoarele model sovietic, autofurgonetele speciale. Şi aceasta în condiţiile în care peste 70 la sută din tehnica pe care o reparăm şi recondiţionăm are durata normală de funcţionare îndeplinită! Cum ne descurcăm? Prin investiţie de inteligenţă creatoare, prin management eficient, prin spirit inventiv şi imaginaţie... cât cuprinde. De când executăm lucrări şi pentru terţi, beneficiile secţiei au crescut, pompăm la buget miliarde bune, ne extindem gama de fabricaţie, scurtăm timpul real de stat pe rampă sau în atelier. Se aude că vom fi restructuraţi. Înnoirea este necesară, este vitală pentru orice domeniu de activitate. Nu te poţi pune de-a curmezişul mersului firesc al lucrurilor. Consider însă că mai este încă nevoie de noi, că nu ne-am epuizat, nici pe departe, potenţialul, resursele, disponibilităţile. Mai putem fi încă de folos, mai putem ţine pasul cu nevoile specifice ale utilizatorilor de tehnică auto din cadrul categoriei noastre de forţe armate. Vă dau un singur exemplu: în anul 2001, Statul Major al Forţelor Aeriene a primit în dotare un singur autoturism "DACIA 1310"! Şi atunci? Cine va mai repara "vechiturile"? Unde şi cine îi va pregăti pe viitorii meseriaşi de "tehnică auto atipică"? N-ar costa mai mult la cutare sau cutare "service"? Enorm de mult! Dar, chiar şi aşa, spectrul viitoarelor restructurări nu ne sperie. Valoarea acumulată în timp, experienţa, profesionalismul fără cusur sunt bunuri perene, neperisabile. Suntem în stare să ne autoperfecţionăm, să ne adaptăm oricăror condiţii de lucru. Dar, repet, sunt sigur că mai este încă nevoie de noi şi de secţia noastră auto, mai putem face faţă cerinţelor, mai putem încă aduce servicii şi beneficii substanţiale Forţelor Aeriene, Armatei.

"Doctorul" Gheorghe Ene, expert în prelucrări aşchieri metalice

"Aici muncim, de-aici luăm salariul, aceasta este casa noastră!"

Împreună cu **inginerul-şef al unităţii, căpitanul ing. Iulian Nedelcu,** mergem "pe teren", prin cele trei ateliere ale secţiei. Peste tot se munceşte cu sârg, ordonat, disciplinat, folosindu-se judicios fiecare minut, fiecare utilaj, fiecare resursă productivă. Miroase a benzină, miroase a ulei, miroase a acetilenă, miroase a vopsea proaspătă. Este firesc. Meseria de mecanic auto, generic vorbind, nu este nici una uşoară, nici una foarte... estetică. Dar oamenilor de aici nu le e ruşine de ceea ce fac, nu se sfiesc să-ţi întindă mâna bătătorită şi plină de ulei... Cele mai multe hale sunt relativ noi, au fost făcute din fonduri proprii, prin autoutilare.

Şeful atelierului recondiţionări subansamble şi piese de schimb pentru producţie, **maistrul militar clasa I Liviu Vidan,** este tânăr, isteţ, amabil. Îşi prezintă cu multă siguranţă şi nedisimulată mândrie subalternii, "operele" lor zilnice. Are ajutoare de nădejde: **maistrul militar clasa III Traian Nicolau,** student la ASE, facultatea de management; **maistrul militar clasa I Traian Drăguţ,** "doctor de motoare"; **salariatul civil Marinel Popa,** specialist în punţi motoare, **salariatul civil Leon Penescu,** mecanic la grupul hidraulic, **salariatul civil Dumitru Olariu,** cel mai vârstnic meseriaş din atelier, un adevărat "vrăjitor" când e vorba de pompele de injecţie.

Sunt şi probleme mai complicate? Sunt. **Iulian Chiriţă,** motorist, a suferit o operaţie grea, la cap, suportă mai greu condiţiile de lucru. Însă îl ajută colegii de muncă, este la zi cu planul. Le-ar mai trebui un motostivuitor, un stand de verificare a sistemului de frânare, o instalaţie de diagnosticare a motoarelor cu aprindere pe scânteie. Salariul? Aşa şi aşa, dar destul de mic pentru truda lor exemplară, neîndestulător pentru nevoile tot mai presante de acasă. Însă nimeni nu se plânge, nimeni nu pune condiţii. Sunt mulţumiţi că au un loc de muncă asigurat, că nu s-a întâmplat nici un accident de muncă. Nici unul dintre ei nu s-a îmbolnăvit profesional, n-a ajuns pe targă la spital. E ceva!

Într-o altă hală, mai spaţioasă şi mai bine dotată, facem cunoştinţă cu **maistrul militar clasa III George Andreescu,** şeful atelierului lucrări speciale şi fabricaţie. Este şi el tânăr, n-a împlinit încă 30 de ani, dar conduce 80 de oameni de cele mai diverse meserii: tinichigii, lăcătuşi mecanici, electricieni, sudori, rectificatori, vopsitori, tapiţeri, confecţioneri în tâmplărie. Îi cunoaşte foarte bine pe fiecare, le ştie păsurile, îi ajută în momentele mai dificile. Formează o echipă, o adevărată echipă. I se pare normal să fie aşa: "Aici muncim, de-aici luăm salariul, aceasta este casa noastră!"

Cel mai respectat din atelier este **Mihail Mihai,** un excelent rectificator de arbori cotiţi. Are 52 de ani, din care 32 de ani de "meserie". Are doi copii, două fete, "tocmai bune de măritat", însă n-a reuşit să le facă încă toată "zestrea". Le mai trebuie casă, dar din salariul lui – 3 milioane şi jumătate de lei pe lună – este imposibil să le îndeplinească dorinţa... La fel de serioşi şi buni meseriaşi sunt şi salariaţii civili **Ştefan Olteanu** (tinichigiu), **Constantin Rusea** (lăcătuş mecanic), **Gheorghe Florea** (sudor electrician), **Ion Matei** (frezor), **Iulian Molea** (vopsitor), **Floarea Costache** (tapiţer), **Gheorghe Hârleaţă** (tâmplar). Şi ei simt nevoia unei maşini de sudat în argon, a unei cabine moderne de vopsit, a unei instalaţii mai puternice de ventilaţie. Altfel, nu-i preocupă "zvonurile", ei îşi văd de treaba lor, sunt siguri pe profesia lor, pe hărnicia şi spiritul inventiv, creator. Nu se cred de neînlocuit. Ar fi păcat însă ca un asemenea colectiv puternic, sudat sufleteşte, să se dezmembreze ori să se reducă drastic doar de dragul restructurării...

În sfârşit, ajungem şi la atelierul montare-demontare, al cărui şef este **maistrul militar clasa I Ion Popa.** De fapt, îmi explică inginerul- şef, cei trei maiştri militari sunt "şefi cu numele". Mai precis, ei au fost, până acum un an, ajutoarele şefilor de ateliere, pe atunci ofiţeri. Or, prin restructurare, funcţiile s-au transformat în funcţii de maiştri militari, însă cei care le încadrează acum, cu toate răspunderile ce decurg de aici, nu primesc nici un ban în plus! "Nimeni nu face o tragedie din asta!" – ne asigură căpitanul ing. Iulian Nedelcu. Aşa o fi, dar e, totuşi, corect?

Atelierul montare-demontare este încadrat cu 10 maiştri militari şi subofiţeri şi 20 de salariaţi civili. Toţi – meseriaşi unul şi unul. Ca, de pildă, **maistrul militar clasa II Silviu Popescu,** şef de grupă sisteme de frânare, **plutonierul-major Florin Nicolae,** şef de grupă autobuze, salariaţii civili **Alexandru Dufăr, Marian Strâmbeanu, Alexandru Puzderca, Marin Popescu, Mihai Cârstea.** Acesta din urmă, om la 40 de ani, face zilnic naveta Stroieşti – Bradu şi retur, ceea ce înseamnă 80 de kilometri cu autobuzul! S-a obişnuit, i se pare un "fleac" chestia asta. "Important e să am un loc de muncă sigur, să câştig un ban cinstit pentru mine şi familia mea. Restul nu contează!"

Chiar şi pompele de injecţie se... cumineţesc sub "palpările" meşterului Constantin Lică

Vorbe chibzuite, mature, frumos final de documentare. Într-adevăr, Secţia de reparaţii auto al cărei şef este colonelul ing. drd. Mihai Crudu formează un colectiv închegat, elevat din punct de vedere profesional şi moral, dispus la orice efort pentru a-şi respecta blazonul, pentru a duce mai departe prestigiul, renumele şi tradiţia unităţii. Dar vremurile sunt vremuri, trebuie să privim înainte şi să luăm partea bună a fiecărei schimbări, a fiecărei înnoiri. Să sperăm, totuşi, că restructurarea ce bate la poarta cazărmii se va face cu grijă şi omenie, în folosul Forţelor Aeriene, în folosul Armatei, în folosul oamenilor ce slujesc cu abnegaţie şi încredere sub Drapelul Tricolor al Oştirii.

Colonel (r) NICOLAE RADU

Carte de identitate

■ Secţia reparaţii auto din Bradu–Piteşti este unitate unicat în cadrul Forţelor Aeriene ale României şi are un patrimoniu de circa 69 miliarde de lei ■ Potrivit Regulamentului logisticii acţiunilor militare, Secţia funcţionează pe trei ateliere (montare-demontare; recondiţionări subansamble şi piese de schimb pentru producţie; lucrări speciale şi fabricaţie), execută reparaţii (curente, medii, capitale) şi revizii generale (la autovehicule de tip "DACIA", "ARO", "TV", "DAC", basculante, autobuze, autotractoare etc.) în flux continuu (investigare – diagnosticare – reparare – rodaj de probă), după următorul algoritm: control – testare – întreţinere – clasificare din punct de vedere operaţional – recuperare (în caz de război) – reparare propriu-zisă – reconstrucţie (la nevoie) ■ Valoarea producţiei marfă pentru anul 2001 a depăşit 20 miliarde de lei şi va atinge aproape 25 miliarde de lei în 2002 ■ Secţia poate da "la cheie" 230–240 autovehicule anual, inclusiv pentru persoane fizice şi juridice ■ Secţia are în dotare, printre altele, 5 strunguri cu resurse multiple de funcţionare, 2 maşini de frezat, maşini de debitat şi rectificat (inclusiv arbori cotiţi), 4 poduri rulante cu o capacitate de 3,2 tone, maşini de alezat şi honuit, generatoare de acetilenă, aparate de sudură, bancuri de verificare, macarale, prese, polizoare, lămpi stroboscopice, staţie de compresoare, dispozitiv de reglare geometrică a direcţiei, elevatoare, banc de centicubat pompe de injecţie etc. ■ Cele 67 de cadre militare (ofiţeri, maiştri militari, subofiţeri) şi cei 125 de salariaţi civili care lucrează direct în producţie execută, curent, recondiţionări (arbori cotiţi, pompe de injecţie, ambreiaje, alternatoare, demaroare, carburatoare, pompe de apă şi de ulei, planetare "DACIA", cutii de distribuţie, cutii de viteză, compresoare de aer, braţe oscilante) şi participă la fabricarea în regie proprie a unor piese şi subansamble specifice (bolţuri, prezoane, bucşe, mufe de racordare, reducţii, buloane, bride, coliere, tiranţi, supape, flanşe, repartitoare frână, borne de acumulatori, joje, plăci de compresor şi distanţiere, siguranţe sincron, huse pentru scaune, prelate pentru "DAC", tapiţerie auto etc.).

PRIORITATE ABSOLUTĂ:

HRĂNIREA MILITARILOR ÎN TERMEN

Poftă bună, băieţi!

Activitatea de asigurare a hrănirii militarilor, cu toată complexitatea şi implicaţiile ei, a fost tratată, în dese rânduri, în paginile ziarului nostru. De această dată, interlocutor ne este **colonelul Vasile Ostanschi,** comandantul Şcolii de Aplicaţie pentru Radiolocaţie, din Ploieşti, instituţie în care apăruseră, la un moment dat, nereguli legate tocmai de această problemă.

Adept al principiului *"răul nu poate fi eradicat decât dacă se cunosc în detaliu cauzele ce l-au generat"*, colonelul Vasile Ostanschi a abordat, fără ocolişuri, miezul problemei: **"În stadiul iniţial, problema a constat în faptul că hrănirea militarilor a fost afectată în principal de condiţiile de servire, şi nu atât de calitatea sau cantitatea mâncării. Ştim cu toţii că o mâncare este mai bună dacă se serveşte într-un mediu adecvat. Or, atunci, dezinsecţia şi deratizarea nu erau făcute conform normelor în vigoare. La aceste deficienţe s-a adăugat şi cea legată de capacitatea de hrănire a cantinei, mult mai mică decât numărul de militari existenţi în unitate. Concret, în cantină puteau fi hrăniţi, în condiţii normale, 180 de militari, iar în unitate erau, la acea vreme, peste 500 de militari. Ca o primă concluzie, cei care aveau responsabilităţi nu s-au implicat cu toată răspunderea în îmbunătăţirea condiţiilor de hrănire".**

Ce măsuri au urmat acestei situaţii? În ce au constat ele? Precizările în acest sens au venit tot din partea comandantului Şcolii: **"Am instituit o serie de măsuri urgente, constând în închiderea cantinei pentru curăţenia generală, timp în care masa a fost servită într-o altă încăpere, gestionarea mai riguroasă, efectuată de la nivelul comenzii unităţii până la şeful popotei, a modului în care se prepară hrana. Problema numărului mare de militari s-a rezolvat prin introducerea lor la masă în două serii. Pe termen lung, s-a creat un Plan de reabilitare, care vizează îmbunătăţirea condiţiilor de hrănire şi cazare a militarilor. Aplicarea acestuia în termenele impuse va depinde, însă, şi de alocarea fondurilor financiare necesare".**

Conform normelor în vigoare, începând cu 1 martie 2002, şcolile de aplicaţie vor trece la sistemul de hrănire a militarilor prin **societăţi comerciale.** Este oare aceasta o soluţie pentru îmbunătăţirea lucrurilor pe viitor? Colonelul Vasile Ostanschi consideră că **"este soluţia ideală ce poate fi aplicată în acest moment la şcolile de aplicaţie. Este tocmai ce ne lipseşte nouă, cu condiţia ca aceia care vor asigura aceste servicii să posede o experienţă relevantă în domeniu. Va trebui, de asemenea, să definim foarte bine relaţiile dintre noi şi prestatorii acestor servicii, astfel încât să nu fie afectată calitatea hranei. Mă refer, îndeosebi, la creşterile de preţuri. Există un anumit risc, dar merită să încercăm!"**

Masa este gata. Să vină veselarii!

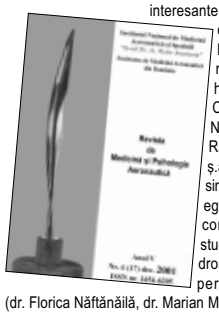
Până la implementarea noului sistem de hrănire, am încercat să aflăm, direct de la militarii în termen, cum se serveşte, în prezent masa şi ce nivel calitativ are aceasta. Şi iată ce am aflat. **Soldatul Marius Ciosanu,** încorporat în octombrie 2001, este din Bucureşti şi, deşi se consideră **"pretenţios în privinţa mâncării",** este mulţumit de condiţiile şi calitatea hranei pe care o serveşte în unitate**.** Şi mai relevant este răspunsul **soldatului George Ionescu,** din Galaţi: **"cel mai mult voi regreta, la repartizarea în altă unitate, mâncarea de aici. În ultimul timp, am mâncat chiar foarte bine!"**

Căpitan CRISTIAN PREDA

Un nou număr al Revistei de Medicină şi Psihologie Aeronautică

STUDII DE MARE VALOARE

Colectivul redacţional al **Revistei de Medicină şi Psihologie Aeronautică,** prin doamna dr. Eugenia Gigea, ne-a semnalat, când sus-numita publicaţie se afla sub tipar, că vom vedea un număr deosebit de interesant. Aşteptările s-au dovedit a fi îndreptăţite. Ca şi în apariţiile anterioare, de altfel. Abordând probleme de stringentă actualitate în practica medicală a Institutului Naţional de Medicină Aeronautică şi Spaţială, ca şi în cazuistica personalului aeronavigant, autorii supun atenţiei cititorului o suită de aspecte interesante, cum ar fi rezultatele cercetării pe termen lung în domeniul expunerii la hipo şi, respectiv, hiperbarism (dr. Ilie Capanu, dr. Eugen Necula, as. Angela Raicu, as. Ionica Vladu ş.a.), studiu evidenţiat la simpozionul organizat sub egida NATO, la Toronto, concluziile reieşite din studiul clinic asupra Sindromului "X metabolic" la personalul aeronautic (dr. Florica Năftănăilă, dr. Marian Macri, dr. Mirela Anghel, dr. Simona Berbecar, dr. Ştefan Blaj), consideraţiile aeronautice asupra glaucomului (dr. Cristina Iliuţă, dr. Aurora Nicodin, dr. Iulian Manoliu).



Prezentând cele mai recente date despre principalii antioxidanţi utilizaţi în bolile reumatice, dr. Mirela Anghel avertizează, totodată, asupra riscului crescut de dezvoltare a leziunilor artrozice la personalul aero-navigant şi cauzele ce îl determină.

Laborioasele demersuri în domeniul psihologiei aeronautice ale personalului de specialitate din institut, în frunte cu psih. dr. Marian Popa, la care se adaugă renumiţi psihologi din cadrul unor prestigioase universităţi de medicină, au permis elaborarea unui set de articole de mare valoare ştiinţifică şi praxiologică privind comportamentul decizional în condiţii de incertitudine, vârstă şi predicţia performanţei în zbor, tipologia aşteptărilor în relaţie cu profesia la studenţii piloţi, evaluări sintetice ale selecţiei psihologice ale piloţilor militari şi civili.

PETRE BÂNĂ

SFATUL MEDICULUI — Atenţie la gripă!

În cadrul bolilor aşa-numite sezoniere, un loc aparte îl ocupă gripa, incidenţa sa fiind cu atât mai mare cu cât există variaţii mari de temperatură şi vânt puternic.

Este o boală infecţioasă cu contagiozitate extrem de mare, care se manifestă prin simptome respiratorii şi fenomene toxice generale.

AGENT CAUZAL (ETIOLOGIE)

Virusul gripal este extrem de bine adaptat pentru a supravieţui. Există trei tipuri de virus gripal, respectiv A, B şi C. Cazurile de boală cu tipul C sunt relativ rare.

O însuşire de mare efect a virusului gripal, mai ales a celui de tip A, care-i conferă acestuia un spor de agresivitate, este capacitatea ca în scurt timp şi relativ frecvent să sufere mutaţii spontane urmate de variaţii antigenice. Ca urmare a acestui fapt, imunitatea deja obţinută faţă de o anumită variantă nu este valabilă şi pentru tulpina rezultată din modificarea antigenică respectivă. Aşa se explică de ce imunitatea antigripală instalată atât după vaccin, cât şi după boală, nu este de lungă durată.

Virusul de tip B este mai stabil genetic şi, deşi există şi la acesta variaţii antigenice, ele sunt mai lente în timp.

Atunci când modificarea antigenică este mai complexă, imunitatea populaţiei faţă de noua tulpină este practic nulă şi se ajunge la situaţia gravă de epidemie gripală.

Este bine să se ştie că:

■ **Sezonul rece** (sfârşitul toamnei, iarna, începutul primăverii) favorizează îmbolnăvirile şi epidemiile de gripă (sporadic pot apărea îmbolnăviri în orice anotimp).

■ **Sursa de infecţii** o reprezintă bolnavii, dar şi cei fără simptome aparente, purtătorii sănătoşi de virusi.

■ **Transmiterea** se face fie direct, prin picăturile de secreţie nazofaringiană din aer pe care bolnavul le răspândeşte prin strănut sau tuse, fie indirect, prin obiecte de curând contaminate cu secreţii infectate provenite din nasul sau gura bolnavului.

■ **Contagiozitatea** este foarte mare, boala răspândindu-se mai ales în colectivităţi. Gripa se propagă cuprinzând ţări şi continente în numai câteva săptămâni. Durata contagiozităţii unui caz este de 5 zile.

■ **Receptivitatea** este universală, toate grupele de vârstă fiind afectate.

■ **Imunitatea** este valabilă numai pentru tipul şi subtipul de virus care a produs boala (imunitate specifică).

BOALA

Semne şi simptome. Virusul gripal afectează: mucoasa căilor respiratorii (sindromul respirator al gripei) şi întregul organism, datorită acţiunii toxice generale (febră 39°–40°–41°C, adinamie, astenie, dureri musculare).

În gripa severă apare răspândirea extrapulmonară a virusului (miocardită, leziuni hepatice, leziuni hemoragice digestive, encefalită, insuficienţă corticosuprarenală).

Incubaţia durează 1–3 zile.

Debut brusc cu febră, frison, cefalee, dureri musculare, slăbiciune marcată.

Perioada de stare. Se adaugă manifestări respiratorii: catar oculo-nazal; herpes la nivelul gurii; dureri orbitale, frontale; arsuri retro sternale; tuse seacă, chinuitoare.

Manifestări digestive: anorexie (lipsa poftei de mâncare), greţuri, vărsături.

Evoluţie: în formele simple, comune, este bună. Febra scade în 5 zile, însoţită de transpiraţii abundente şi dispariţia simptomelor din perioada de stare.

Complicaţii

a) **Respiratorii:** laringita gripală; laringotrahita gripală; pneumonia gripală; pneumonii prin suprainfectare bacteriană; bronşita acută gripală.

b) **Cardiovasculare:** miocardită acută gripală; insuficienţa circulatorie periferică.

c) **Neurologice:** encefalita gripală; meningita; pareza de nervi cranieni; nevrite periferice.

d) **Alte complicaţii:** otite, angine, sinuzite.

TRATAMENT

1) **Profilactic**

Vaccinul – cea mai importantă şi folosită metodă pentru prevenirea gripei. Vaccinurile gripale folosite în prezent conţin virusurile gripale A şi B inactivate şi înalt purificate.

Foarte important de ştiut este că, în fiecare an, Organizaţia Mondială a Sănătăţii stabileşte, pe baza unui program complet de investigaţii, care anume tulpini de virus gripal trebuie introduse în formula vaccinului gripal din acel an şi asta în funcţie de modificările antigenice survenite în sezonul epidemic precedent.

Vaccinarea antigripală conferă 80% protecţie pentru o perioadă de un an şi se aplică, în primă urgenţă, persoanelor cu risc (vârstnici, sugari, gravide, personal medico-sanitar, personal din transporturi, bolnavi cronici).

2) **Măsuri generale:** izolarea la domiciliu a formelor simple şi medii şi în spital a formelor severe; limitarea circulaţiei pentru persoanele expuse sau cu risc; evitarea aglomeraţiei; educaţia sanitară.

3) **Chimioprofilaxia** (prevenirea cu medicamente)

a) Se recomandă Amantadina care blochează pătrunderea virusului în celule şi împiedică astfel multiplicarea lui. Se administrează numai în timpul expunerii la gripă.

4) **Tratament curativ,** la domiciliu, în condiţii de izolare, repaus, regim alimentar hidro-lacto-zaharat, vegetarian şi fructarian.

5) **Tratament simptomatic**

■ Pentru combaterea febrei şi a durerilor musculare: Paracetamol, Nurofen, Fervex, Oscilococcinum, Algocalmin.

■ Pentru combaterea tusei uscată, iritativă: Codeină fosfat, Calmotusin, Tusan, iar pentru cea productivă: ACC 200, Ambroxol, Bromhexin, Paxeladin.

■ Rinita acută se combate cu: Vibrocil, Afrin, Bixtonim.

■ Pentru faringită: Fenosept, Eurosept, Hexoral.

■ Pentru creşterea rezistenţei generale nespecifice: Vitamina C, Apilarnil propolis.

De reţinut că în gripa simplă, necomplicată, nu sunt recomandate antibioticele.

Colonel dr. ALEXANDRU ELIAD
medic-şef al Statului Major al Forţelor Aeriene

Efort şi perfomanţă

În perioada 8–15 februarie a.c. s-a desfăşurat, la Vatra Dornei, finala **Concursurilor Sportive şi Aplicativ-Militare de Iarnă**. La acest eveniment, organizat de Secţia Educaţie Fizică a Statului Major General, au participat 8 echipe, care au reprezentat: Statul Major General, Statul Major al Forţelor Navale, Divizia 1 Aeriană, Divizia 2 Aeriană, Corpul 1 Armată, Corpul 4 Armată, Corpul 10 Armată şi Comandamentul Trupelor de Paraşutişti.

Performanţele reuşite la probele de biatlon, ştafetă şi patrulă le-au asigurat reprezentanţilor Forţelor Aeriene obţinerea următoarelor rezultate finale:

În clasamentul individual cadre militare:
– Locul 1: **sublocotenent Vasile Onesemiuc** (U.M. 01838 Boboc);
– Locul 2: **maistru militar Iosif Saroşi** (U.M. 01813 Sibiu);
– Locul 5: **locotenent Constantin Ciobanu** (U.M. 01866 Ploieşti);
– Locul 6: **sublocotenent Vică Ilea** (U.M. 01838 Boboc).

În clasamentul individual militari angajaţi pe bază de contract şi militari în termen:
– Locul 2: **caporal Radu Zete** (U.M. 01821 F Odoreu);
– Locul 6: **soldat Ciprian Popa** (U.M. 01866 Ploieşti).

În clasamentul echipe cadre militare (biatlon):
– Locul 1: **Divizia 1 Aeriană "Siret";**
– Locul 2: **Divizia 2 Aeriană "Mureş".**

În clasamentul general biatlon:
– Locul 3: **Divizia 2 Aeriană.**

În clasamentul general ştafetă:
– Locul 3: **Divizia 2 Aeriană.**

În clasamentul general patrulă:
– Locul 3: **Divizia 1 Aeriană.**

Actuala ediţie a finalei Concursurilor Sportive şi Aplicativ-Militare de Iarnă a consacrat cele mai bune rezultate individuale obţinute până în prezent de reprezentanţii Forţelor Aeriene, aceştia cucerind 3 din cele 6 medalii puse în joc.

Pregătirea lotului nostru sportiv pentru această competiţie s-a desfăşurat în perioada 14 ianuarie – 7 februarie, în garnizoana Braşov, sub conducerea **locotenent-comandorului Emil Hecico,** ofiţer 1 în cadrul Compartimentului de Educaţie Fizică al Statului Major al Forţelor Aeriene.

Locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

În pregătire

ENCICLOPEDIA AERONAUTICII ROMÂNE

La iniţiativa Asociaţiei Române pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii (A.R.P.I.A.), personal a generalului-maior (r) Aurel Niculescu, un colectiv format din generali şi ofiţeri activi şi în rezervă, aviatori şi paraşutişti civili, reprezentanţi ai instituţiilor şi întreprinderilor de profil, pregăteşte o lucrare de mare anvergură, ce se va intitula ENCICLOPEDIA AERONAUTICII ROMÂNE. Este prima încercare de acest gen care se întreprinde în România, o acţiune de înaltă cutezanţă, necesitând eforturi îndelungate, o cercetare amănunţită şi de largă cuprindere, ce angajează numeroase persoane care au lucrat nemijlocit în aeronautică timp de decenii, majoritatea chiar toată viaţa.

Lucrarea este preconizată să apară în 10–12 volume, în timp de trei-patru ani.

Vor fi abordate aspecte privind construcţiile aeronautice şi dinamica dotării, recorduri naţionale şi mondiale, zboruri în premieră, personalităţi din aeronautică, istoria tuturor categoriilor de aviaţie militară şi civilă, paraşutiştii, învăţământul aeronautic, asigurarea de aviaţie. Un capitol special, intitulat Eroica, este aproape de stadiul finalizării. Se lucrează intens la cel ce va însuma personalităţi ale aeronauticii române din toate timpurile, dar, din păcate, nu există încă date suficiente despre o bună parte dintre cei ce au adus o contribuţie deosebită la dezvoltarea acestui domeniu, altele sunt incomplete sau controversate, fapt ce incumbă, din partea realizatorilor, investigaţii suplimentare, o cercetare profundă a documentelor vremii, analiza aspectelor contradictorii.

În această generoasă activitate se află angajată, cu toate forţele, şi redacţia "CER SENIN", al cărei mic colectiv, pe lângă sarcinile cotidiene, îşi consacră eforturile realizării, în termenul preconizat, a ENCICLOPEDIEI AERONAUTICII ROMÂNE.

În scopul unei prezentări cât mai riguroase şi mai complete a problematicii pe care lucrarea şi-o propune, redacţia apelează la toţi cei care pot contribui cu idei, cu informaţii, cu documente, să ne contacteze la sediul din Statul Major al Forţelor Aeriene.

PETRE BĂNĂ

RAFAEL
where looks will kill
Python-4
Leaderul sistemelor de armament aer-aer cu rază scurtă de acţiune
A patra generaţie de rachete complet dezvoltată, testată şi agreată de Occident
Configuraţie superioară aerodinamică "agilă",optimizată pentru lupta apropiată, "la vedere"
Extindere remarcabilă a "zonei fără scăpare" la aproape întreaga emisferă frontală
Rază de acţiune mai mare şi performanţe cinematice superioare
Traiectorii de urmărire unice; capacitate IRCCM avansată
RAFAEL'S AIR COMBAT SYSTEMS

Redacţia "CER SENIN"
Şoseaua Bucureşti-Ploieşti, km 10,5, sector 1, Bucureşti
Telefon/Fax: **01/232. 05. 93**
E-m@il: **cersenin@roaf.ro**
B 222.01; C 1011.00

REDACTOR -ŞEF:
comandor DUMITRU AMARIEI;

SECRETAR GENERAL DE REDACŢIE:
căpitan CRISTIAN PREDA;
REDACTOR DE RUBRICĂ:
locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU;

REDACTORI PRINCIPALI:
PETRE BĂNĂ,
NICOLAE RADU;
PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;
CORECTURĂ:
ANDREIA LUNGU;

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU,
IONEL IONIŢĂ;
FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU;
ADMINISTRATOR:
sergent-major ANGELICA CIOBÎCĂ

TIP~RIT LA C.C.A. INTACT S.A.